**REUNIÓN ORDINARIA
DE LA JUNTA DIRECTIVA
ACTA No. 02-03
9 de abril de 2002**

La tercera sesión ordinaria del año 2002 de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) fue celebrada a los nueve días del mes de abril en el salón de conferencias del Edificio de la Administración, localizado en Altos de Balboa, ciudad de Panamá, República de Panamá.

Los directivos presentes en la reunión:
MINISTRO RICARDO MARTINELLI B., PRESIDENTE DE LA JUNTA
DIRECTOR ADOLFO AHUMADA C.
DIRECTOR ANTONIO DOMÍNGUEZ A.
DIRECTOR MARIO GALINDO H.
DIRECTOR EMANUEL GONZÁLEZ-REVILLA
DIRECTOR MOISÉS D. MIZRACHI
DIRECTOR GUILLERMO QUIJANO JR.
DIRECTOR ALFREDO RAMÍREZ JR.
DIRECTOR ABEL RODRÍGUEZ C.
DIRECTOR ROBERTO R. ROY

Los oficiales administrativos:
ALBERTO ALEMÁN ZUBIETA, ADMINISTRADOR
RICAURTE VÁSQUEZ M., SUBADMINISTRADOR
DIÓGENES DE LA ROSA, SECRETARIO

Los directores de departamentos:
AGUSTÍN ARIAS, DIRECTOR DE INGENIERÍA Y PROYECTOS
JOSÉ BARRIOS NG, DIRECTOR DE FINANZAS
MANUEL E. BENÍTEZ, DIRECTOR DE SERVICIOS INDUSTRIALES
ÁLVARO CABAL, ASESOR JURÍDICO
ANA MARÍA P. DE CHIQUILANI, DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS
VÍCTOR DIAMOND, FISCALIZADOR GENERAL
JUAN H. DÍAZ, DIRECTOR DE SEGURIDAD Y AMBIENTE
FRANCISCO LOAIZA, DIRECTOR DE INFORMÁTICA Y TECNOLOGÍA
JORGE QUIJANO, DIRECTOR DE OPERACIONES MARÍTIMAS
RODOLFO SABONGE, DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN CORPORATIVA Y MERCADEO

Otros funcionarios:
ROSSANA CALVOSA DE FÁBREGA, ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS LEGALES
DORIS UNG K., ASISTENTE DEL SECRETARIO PARA ASUNTOS DE LA JUNTA DIRECTIVA
LISA I. GONZÁLEZ, EXAMINADORA DE RECLAMOS GENERALES
LEO GONZÁLEZ, SECRETARIO GENERAL DE LA OFICINA DEL MINISTRO PARA ASUNTOS DEL CANAL
EMMA REYES DE BRIN, ASISTENTE DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA.

El PRESIDENTE inició la sesión a las 8:55 de la mañana, luego de comprobar por medio de la Secretaría la existencia del quórum reglamentario.

Ítem No. 1: Aprobación del orden del día.

El SECRETARIO presentó los temas a considerar en el orden del día de catorce puntos (Anexo 1), el cual fue aprobado con la solicitud del ADMINISTRADOR de modificar la lectura del punto 11 para que leyera así: Estatus de los estudios para la construcción de una isla artificial en el Pacífico.

Ítem No. 2: Consideración del Acta No. 02-02 de la reunión ordinaria del 19 de febrero del 2002.

El acta fue aprobada por la Junta Directiva.

Ítem No. 3: Reunión del Comité de Asuntos Legales del 22 de febrero del 2002.

Para la información de lo acontecido en esta reunión, el director AHUMADA refirió a los presentes al contenido del acta del comité celebrada el 22 de febrero, pero no obstante resumió la misma expresando que en ella se trató la recomendación de la administración de desglosar algunos rubros específicos del sistema tradicional de peajes, tal como se hizo para los casos de los remolcadores y de los pasacables. Explicó que se examinó y analizó mucho el tema con el objeto de que el Comité diera sus puntos de vista jurídicos. Añadió que el Comité consideró muy difícil sustraer del concepto de peaje o servicios conexos aquellos servicios que son obligatorios para que las naves transiten por el Canal, y que no hubo objeción en cuanto al nuevo aumento propuesto, pero el Comité reiteró precaución sobre la determinación de los servicios que el barco necesita para poder transitar, los que deben quedar sujetos al procedimiento que se aplica a los peajes propiamente dichos en términos tradicionales y a los servicios conexos.

El ADMINISTRADOR dijo que lo explicado por el director Ahumada había quedado claro y que ello se refleja en el cargo de seguridad que se está proponiendo, el cual se considerará como un cargo de inspección de buques dentro de la categoría de actividad complementaria al funcionamiento del Canal. Añadió que este cargo se podría adoptar administrativamente en consulta previa con la Junta Directiva, no así el caso de las locomotoras, que deberá ser parte del proceso de consulta. Dijo que esta recomendación no se encuentra plasmada en el acta de la reunión del Comité y solicitó su inclusión para mayor claridad.

En relación con el punto, el director QUIJANO dijo no tener ninguna observación al acta, pero expresó que en el tema de la carga radioactiva no siente que como director tenga información suficiente para proporcionar alguna respuesta a los medios o a los grupos interesados que se están oponiendo a su tránsito por el Canal. Por ello solicitó la celebración de una reunión explicativa sobre este tema para tener un amplio conocimiento de la situación y dar las respuestas adecuadas. El PRESIDENTE coincidió con la solicitud hecha por el director Quijano, instando a que en esa reunión se presente información actualizada sobre los nuevos elementos que pudiesen ser incorporados al tema y así adquirir una mejor opinión al respecto. Adicionalmente el director AHUMADA explicó que en la reunión del Comité de Asuntos Legales celebrada el 26 de marzo, la administración solicitó opinión legal en torno a una pre-propuesta de seguro para el tránsito de carga peligrosa por el Canal, y que en dicha reunión se llegaron a algunas conclusiones importantes sobre la manera de tratar este tema. Igualmente coincidió con

lo planteado por el director Quijano en cuanto a la celebración de una reunión para el desarrollo de este tema, aunado a la materia de seguro y a aquellos elementos y argumentos nuevos que permitan estar al día en este asunto de tanta vigencia actual.

El ADMINISTRADOR aprovechó la discusión del tránsito de carga peligrosa por el Canal para informar sobre su viaje a París, Francia, los días 4 y 5 de abril, invitado por el Ministerio de Comercio y el Banco Interamericano de Desarrollo, en donde se reunió con el Ministro Encargado de Relaciones Exteriores y el Ministro de Industrias del gobierno francés. Comunicó a la Directiva sobre la invitación que le hiciesen los ministros antes citados para que un grupo de representantes panameños vinculados al análisis y discusión del tema de carga peligrosa y radiactiva, visiten Francia y tengan la oportunidad de conversar con las autoridades competentes, a fin de entender lo que se está realmente haciéndose en las plantas. Además señaló su recomendación para que la invitación fuese extendida a la Junta Directiva de la ACP, algunos legisladores que tienen que hacer con el tema y con personas de la prensa local, reiterando la importancia de estar lo mejor informados posible para tener una mejor capacidad de decisión y de estrategia de cómo afrontar esa decisión. Explicó que las invitaciones van a ser extendidas a través del Embajador de Francia en Panamá y consideró importante aceptar esa invitación para viajar a Francia e Inglaterra a ver las instalaciones en ambos países. El PRESIDENTE solicitó al Administrador coordinar la fecha de la presentación solicitada por el director Quijano y verificar con los miembros de la Junta Directiva que deseen participar de la reunión en Francia e Inglaterra. Recomendó cursarle invitación a la legisladora Teresita de Arias para que forme parte de la comitiva e invitar a algunas personalidades de los grupos que están opuestos al tema.

El acta fue aprobada por la Junta Directiva con la aclaración solicitada por el director Ahumada y el Administrador.

Ítem No. 4: Consideración del Acta No. E-02-02 de la reunión extraordinaria del 25 de marzo del 2002

4.a) Solicitud de Permiso de Compatibilidad para el proyecto Iluminación Monumental del Puente de las Américas

Se planteó la situación de la demora en la aprobación de la solicitud de compatibilidad para la iluminación monumental del Puente de las Américas, explicando el ADMINISTRADOR que el Ministerio de Obras Públicas (MOP), como administrador por parte del Estado del puente, no había presentado a la ACP la solicitud de compatibilidad. Sin embargo, dijo que el MOP confirmó el día anterior que procederán con el envío de dicha nota, por lo que la administración le dio curso a la solicitud independientemente de no tener la carta, para que se examine la compatibilidad de la donación hecha por el grupo Bellsouth al MOP, teniendo en cuenta la última modificación del Reglamento de Compatibilidad, que permite que empresas y personas naturales presenten solicitudes de compatibilidad. Dijo que se incluirá al MOP como parte integrante de los acuerdos, por ser ellos los responsables del puente y su iluminación, y así solicitarles el cumplimiento de las normas para no afectar la navegación.

Los directores Ramírez y González-Revilla solicitaron dejar constancia en el acta que se ausentaban de la reunión por su involucramiento profesional y comercial con la empresa Bellsouth.

El director MIZRACHI opinó que es una acción loable de parte de la empresa Bellsouth su contribución con algo que embellece la ciudad y adorna la entrada del Canal, para el placer de miles de pasajeros y barcos. Confirmó su voto positivo al proyecto, aun cuando no pudo estar presente en su discusión debido a un atraso en su vuelo de regreso a Panamá, lo que impidió su participación en la reunión programada para el lunes.

La Junta Directiva aprobó la solicitud y la resolución para el permiso de compatibilidad solicitada por la empresa Bellsouth.

Adicionalmente, el director QUIJANO se refirió al tema de la construcción del segundo puente sobre el Canal y trajo a colación el hecho de que el MOP aún no ha presentado las vías de acceso al puente, y que se iba a tener una situación de carácter de urgencia en un momento dado al terminarse el puente y no contarse con las vías de acceso, lo que obligará a la Directiva a aprobar algo indistintamente del daño que le pueda causar al Canal. Dijo que en reunión anterior él solicitó que se envíe una carta en ese sentido al MOP, llamando la atención de que esas vías de acceso aún no han sido definidas, y que es necesario que quede constancia de esto. El ADMINISTRADOR confirmó el envío de la nota solicitada al MOP y la coordinación en la definición de la ruta para ver su impacto en las áreas del Canal. Señaló que el MOP ya ha preguntado por áreas aledañas al Canal en donde se puedan hacer los botaderos en caso de que requirieran hacer corte y relleno, por lo que se ha designado ingenieros de la ACP para que coordinen con ellos todo lo referente a este proyecto. Igualmente señaló sobre dos problemas que se tienen con el MOP, siendo uno el seguro que nos tendrán que dar y el otro el tema de la excavación y la voladura, a lo cual la ACP tendrá que proceder antes de que el MOP haga las pilastras. Igualmente se solicitó a la administración el envío de una carta a la compañía alemana Bilfiger & Berger, para que vayan señalando aquellas cosas que requieran del Canal, tales como el lugar para poner su maquinaria, las estructuras del puente y para sacar alguna piedra, y así evitar que esta empresa le pida al MOP una concesión adicional que le vaya a costar al Estado debido a algún retraso causado por ellos mismos. El ADMINISTRADOR reiteró la asignación del ingeniero Rolando Rivera de la División de Ingeniería de la ACP, como punto de contacto con el MOP para cualquier necesidad que tengan y advirtió sobre el involucramiento directo de la ACP con la empresa constructora, a la vez que confirmó el intercambio de notas entre la ACP y el MOP desde antes de firmarse el contrato, en las que se señalaban los sitios donde se querían hacer las instalaciones y otros asuntos relacionados. Coincidió en que es preferible que todo esté debidamente documentado. El PRESIDENTE solicitó enviar copias a la compañía constructora de las notas que envió la ACP al MOP, y el director MIZRACHI convino con lo expresado por el Presidente en brindar nuestra cooperación al MOP en todos los aspectos de ingeniería, logística, etc. para evitar futuros reclamos debido a falta de cooperación por parte del Canal.

El ADMINISTRADOR manifestó que para la tranquilidad de la Directiva todas las acciones se han dejado debidamente documentadas, se han hecho a tiempo, se ha participado en varias discusiones y conversaciones con el MOP y se ha actuado con la mayor diligencia. Prueba de ello es la reunión extraordinaria llamada por la Junta Directiva para proceder con la aprobación

del proyecto de compatibilidad. Explicó que muchas de las razones por las cuales no se había considerado la solicitud se debían a la falta de recibo de la documentación necesaria, problema que ha sido resuelto, y advirtió que algunas instancias la ACP han ayudado a costo de ésta, como la forma del documento de riesgo de seguro que tenía que poner el MOP para incluirse como parte del propio pliego de condiciones. Sobre el tema de las voladuras y las columnas el ADMINISTRADOR explicó que la posición del Canal ha sido y se mantiene en que procederá con el movimiento de tierra mediante las perforaciones y las voladuras que sean necesarias antes de que el MOP puedan hacer el trabajo, y que en estos momentos se están haciendo las fundaciones del puente por debajo de las líneas de Corte Culebra, lugar en donde se está efectuando la profundización del Lago Gatún. El director RAMÍREZ preguntó si la Directiva aprobó la solicitud con ese requerimiento y el ADMINISTRADOR respondió que si. También preguntó el director RAMÍREZ si ha habido alguna reacción del MOP en torno al tema y el ADMINISTRADOR respondió que no se ha recibido ninguna.

El acta fue aprobada por la Junta Directiva.

Ítem No. 5: Reunión del Comité de Asuntos Legales del 26 de marzo del 2002.

El director AHUMADA informó que el comité se reunió para considerar un proyecto de reglamento presentado por la administración, proponiendo la adopción de garantías financieras que los buques deben presentar como requisito previo a su navegación por el Canal, para responder por daños o perjuicios que causen al Canal o a terceras personas. Dijo que durante la discusión seria y profunda que se llevó a cabo, se llamó la atención sobre el cambio que involucraba reclamar ciertas garantías financieras por razón de la naturaleza de la carga, y en consecuencia, la posibilidad de que esta carga, en caso de algún accidente, pudiera producir daños o perjuicios a terceras personas, apartándonos de esta manera de la concepción filosófica tradicional del Canal, en el sentido de que los barcos, sus dueños o sus representantes solamente responden por daños a terceros cuando se haya producido algún grado de culpa o negligencia por parte de ellos. Explicó que el comité llegó a un consenso en el sentido de recomendar apoyar los esfuerzos de la administración para tener un régimen de seguros mucho más amplio y abarcador, a fin de darle mayores seguridades al Canal y al país por razón de la carga que transita por el Canal. En ese sentido, dijo que hay ciertos tipos de carga que son más complicadas que otras y en consecuencia se necesita de un tratamiento en materia de seguros distinto según se trate de una u otra. Por lo anterior, se consideró el cambio conveniente para el Canal y el país. Sin embargo, dijo que por falta de tiempo no se pudo efectuar la consideración específica de cada uno de los artículos del proyecto de reglamento presentado, por lo que el mismo ha quedado pendiente para una próxima reunión del comité. Adicionalmente expresó que el Administrador ha estado en comunicación con los Clubes P&I de protección y de indemnización y el “International Chamber of Shipping” (ICS) de Londres para que las disposiciones que tome el Canal no entren en contradicción con las disposiciones internacionales que rigen esta materia.

El ADMINISTRADOR agradeció al comité por el tiempo dedicado a la consideración y discusión del tema y explicó que por razón de la reunión la administración se encuentra trabajando en la definición de algunos puntos específicos del proyecto. Informó que el 22 de abril se estará reuniendo con representantes del ICS y los Clubes P&I en Londres, que además el pasado viernes 5 de abril se reunió con varios grupos en Francia para tratar el tema de la carga

peligrosa y los seguros, y que en dichas reuniones se comunicó que la entidad está trabajando en el establecimiento del seguro máximo a nivel internacional que se pueda conseguir para el manejo de todo tipo de carga peligrosa. Por ello se esperaba tener un documento y presentar un planteamiento más específico para establecer los parámetros a seguir.

El director GALINDO solicitó la corrección de la segunda línea del primer párrafo de la página 5 del acta, para eliminar el vocablo "no" de la frase " pero no creyó razonable", para que el mismo lea: "pero creyó razonable apoyar las nuevas tendencias", con lo cual se rectificaba el sentido de lo dicho por él.

El director AHUMADA comentó sobre la recomendación del director Quijano de celebrar una reunión en la cual se tratará el tema de la carga peligrosa, específicamente la carga nuclear, que es la que más ha tenido resonancia pública, y el vínculo directo que tiene con el tema de los seguros, y consideró que no será posible desarrollar una discusión específica del articulado del proyecto de los seguros sin tener una concepción general del tema y una idea del enfoque de la Directiva sobre el mismo. Explicó tener la impresión de que la administración quiere establecer seguros uniformes para toda la carga peligrosa, pero con la conciencia plena de que hay algunos barcos que posiblemente no puedan conseguir seguros. Dijo que ello involucraría una política de la Junta Directiva que es completamente distinta de lo que se ha manejado ahora, al utilizarse el subterfugio de que es un problema de seguros, pero que en la práctica resulta que se les dice a esos barcos que no pueden transitar porque no tienen seguro. Por ello dijo que sería muy saludable hacer una discusión de fondo sobre el tema de la carga peligrosa antes de entrar a una discusión específica del reglamento para los seguros.

Sobre lo anterior, el ADMINISTRADOR consideró necesario aclarar que el tema de los seguros tiene dos años de estarse conversando con los Clubes P&I, específicamente el fondo y la forma de los documentos que se reciben para el tipo de seguros aplicables al Canal. Explicó sobre casos de accidentes en el Canal en los cuales los barcos no tienen la capacidad de responder por el daño total causado, debido a la manera en que está escrito el documento de garantías que nos presentan. Por otro lado, se da la diferencia entre la responsabilidad del barco por sí y la responsabilidad de la carga, cuestión que el Canal no había identificado como tal y para lo cual se han sostenido conversaciones a nivel internacional para que el tema sea reconocido por parte de los clubes. Coincidió con lo expresado por el director Ahumada en que son temas complementarios uno del otro, por lo que es necesario entender que no se trata solamente del manejo de la carga radioactiva, sino también del manejo de la carga peligrosa que transita por el Canal, las normas aplicables y el tema de los seguros correspondientes.

El acta fue aprobada por la Junta Directiva con la modificación solicitada por el director Galindo.

Ítem No. 6: Reunión del Comité de Presupuesto del 1 de abril del 2002

6.a) Modificaciones al Reglamento de Finanzas.

El SECRETARIO explicó que el propósito de esta reunión fue el análisis de las modificaciones propuestas al Reglamento de Finanzas, tema vinculado con la reunión del Comité

de Audito y Finanzas celebrada a las 8:00 a.m. del 9 de abril. Dijo que el proyecto que se considera incluye varios aspectos, unos examinados por el Comité de Presupuesto y otros por el Comité de Áudito y Finanzas, y que ambos comités hayan revisado el documento y se trata de un sólo proyecto de modificaciones el que se presenta.

El director MIZRACHI aclaró que la idea es presentar a la Directiva con un solo documento, debido a que ambos comités coinciden en las recomendaciones hechas de incorporar a la ACP a las normas internacionales de contabilidad (NICs). En este punto el director QUIJANO comentó que en la reunión celebrada el 8 de abril para la revisión presupuestaria del AF 2003 observó la necesidad de realizar algunos cambios en las terminologías utilizadas en los informes presupuestarios.

Refiriéndose a la reunión previa sobre la revisión del proyecto de presupuesto de la entidad para el AF 2003, el director MIZRACHI explicó que en esa primera reunión se establecieron las reglas del juego sobre cómo se revisará el presupuesto con los nuevos miembros de la Directiva, tomándose una decisión diferente a las anteriores y creándose un Comité conjunto de Áudito y Finanzas y de Presupuesto, que se reunirá trimestralmente para revisar el desempeño del presupuesto y el estado financiero del Canal de Panamá. Dijo que de esta manera se busca monitorear cómo se están desempeñando las inversiones y aquellos asuntos relacionados a áudito y finanzas, como lo son los informes financieros, y ver cómo los mismos son presentados ante la Junta Directiva.

El director RODRÍGUEZ anotó que durante la discusión de las modificaciones al Reglamento de Finanzas, la administración solicitó que el plazo para la presentación del presupuesto a la Junta Directiva fuera de cinco meses, para proveer a la administración de un mes adicional para presentar y sustentar el anteproyecto del presupuesto anual de la entidad ante la Junta Directiva. Se recomendó mantenerlo en seis meses hasta verificar si es necesario efectuar la modificación, una vez se concluya la revisión del presupuesto del AF 2003, que fue presentado en el plazo original, y establecer de esta manera si el Comité de Presupuesto cuenta con el tiempo suficiente para efectuar esta revisión previamente a la aprobación del presupuesto por la Junta Directiva. El SECRETARIO procedió a dar lectura a la modificación solicitada: "El Administrador presentará el anteproyecto de presupuesto anual de la Autoridad a la consideración de la Junta Directiva, a más tardar 6 meses antes del inicio del año fiscal," aclarando que lo que la administración está solicitando es que, en vez de que el tiempo para la presentación sea siete meses antes del inicio del año fiscal, sean de seis meses y así disponer de un mes adicional. El director RODRÍGUEZ añadió que le preocupa que los miembros del comité no cuenten con el tiempo necesario para la discusión del presupuesto, y se refirió al cambio de método planteado por la administración para permitir una revisión más rápida y eficiente del presupuesto, al analizar y discutir aquellos proyectos grandes, pero opinó que el problema no se encuentra en los proyectos grandes y son los proyectos pequeños los que presentan una serie de situaciones que deben ser analizadas. Por lo anterior, opinó que es importante que no se modifique el periodo de presentación del presupuesto hasta comprobar efectivamente que se cuenta con el tiempo apropiado para analizarlo.

El ADMINISTRADOR manifestó que las reuniones trimestrales con los Comités conjuntos de Audito y Finanzas y de Presupuesto no sólo servirán para revisar el proceso de ejecución presupuestaria, sino que también permitirán un mejor manejo del presupuesto.

El director MIZRACHI explicó que la nueva metodología incluye reuniones previas de cada uno de los miembros del Comité de Presupuesto con directores de departamentos para revisar inicialmente el presupuesto, y cuando se presente ante el comité sea más fácil la revisión. El director RAMÍREZ opinó que sería beneficioso aumentar la membresía del Comité de Presupuesto para asegurar el quórum necesario en el mes de revisión presupuestaria y sugirió aumentar los miembros a siete y dejar un quórum bajo de tres para asegurarse de contar con el quórum en esas reuniones.

La Junta Directiva aprobó las modificaciones propuestas al Reglamento de Finanzas Secretario, salvo el Artículo 21 que proponía el plazo de siete meses para la presentación del presupuesto por parte de la administración a la Junta Directiva.

Ítem No. 7: Reunión del Comité de Audito y Finanzas del 9 de abril del 2002

7.a) Modificaciones al Reglamento de Finanzas

El director GONZÁLEZ-REVILLA presentó lo discutido por el Comité diciendo que se trató las modificaciones al Reglamento de Finanzas que tienen por objeto introducir las normas internacionales de contabilidad (NIC's) y convino en recomendar a la Junta Directiva la aprobación de los artículos 4, 7 y 12 del borrador de acuerdo que modifica dicho reglamento, para incorporar al sistema financiero y de áudito de la Autoridad del Canal las indicadas normas.

7.b) Proceso de selección de los auditores externos

Sobre este punto, el director GONZÁLEZ-REVILLA señaló que se presentó y discutió por el Comité la evaluación de las propuestas recibidas para la licitación SAA-124834, Auditoría Financiera Externa de la Autoridad del Canal de Panamá, por las siguientes empresas:

- Arthur Andersen, S.A.
- Deloitte & Touch, Inc. (Deloitte, Touche & Tohmatsu)
- Ernst & Young

El director GONZÁLEZ-REVILLA preguntó sobre el término del contrato y la posibilidad de cancelación del mismo por la Directiva si la empresa no cumplía con los estándares necesarios, ya que la propuesta presentada establecía una contratación con posibilidad de renovación por cinco años. El SUBADMINISTRADOR aclaró que las contrataciones son anuales con opción de renovarlo sin tener que ir a una nueva licitación, y el director MIZRACHI consideró positivo que la ACP tenga la posibilidad de ir a una licitación al finalizar cada período, reservándose la opción de conseguir un mejor precio.

El Comité recomendó a la Junta Directiva la adjudicación de la contratación para la auditoría externa de la Autoridad del Canal de Panamá a la empresa Ernest & Young y autorizar a la administración para negociar el precio, con posibilidad de rebajar B/.100,000. La Junta Directiva aprobó la selección de la firma Ernst & Young, por el término máximo de renovación hasta cinco años, pero con el derecho de la ACP a darlo por terminado cada año.

7.c) Propuesta a la Junta Directiva y a la administración sobre políticas de peajes

Sobre el análisis y estudio del tema de los peajes, el director GONZÁLEZ-REVILLA indicó que el Comité recomienda a la Junta Directiva autorizar unos lineamientos generales en los cuales se establece como objetivo aumentar los ingresos anuales de la ACP en un término máximo de diez (10) años de manera que reflejen el valor económico del servicio que éste brinda, los precios que el mercado pueda pagar y que el mismo contemple un retorno adecuado sobre los activos de la ACP ajustados a los precios actuales. Al adoptar este objetivo, la administración quedará autorizada para desarrollar los esquemas de negocios, estructuras de precios, iniciativas de mercadeo, desarrollo de nuevos servicios y productos que considere conveniente para cumplir con el mismo, los cuales deberá someter a la aprobación de la Junta Directiva. En el caso particular de los ajustes de peajes en consideración, la administración presentaría una propuesta para la diferenciación por tipo y tamaño de buque, pendiente del resultado de los estudios de segmento de mercado, lo cual es consistente con el lineamiento general propuesto. Por lo anterior sugirió celebrar una reunión posterior de la Directiva para tratar esos temas estratégicos y así facilitar un poco el proceso al no involucrar a la Directiva en el detalle de qué o cual servicio o tarifa se está aumentando, sino que sea la administración la que proponga estos aumentos a la Directiva, y que indicará cifras globales en cuanto a porcentajes y tiempo para llegar a los peajes que debiéramos estar cobrando en estos momentos. El PRESIDENTE consideró que el tema deberá ser tratado en una reunión ejecutiva o en la próxima reunión en que se tratará el tema de cambio de peajes, y pidió incluirlo como parte del orden del día, para así darle las guías y pautas a la administración en cuanto al tema de los peajes.

El ADMINISTRADOR indicó que en la reunión que se programe se presentará la propuesta para la futura alza de peajes, para luego proceder ante el Consejo de Gabinete e iniciar el proceso de implementación del ajuste. Dijo que lo que se plantea es el establecimiento de una política de peaje a largo plazo, lo que requerirá de estudios de impactos, las elasticidades de los diferentes grupos y las estructuras de nuestros clientes para el diseño de una estrategia a largo plazo que permita el ajuste de peajes y proceder a cobrar el valor verdadero de la ruta. Explicó que entre los estudios que se están efectuando está el de los segmentos de mercado necesario, para la obtención de la información en cuanto a las elasticidades del mercado.

La Junta Directiva consideró positivamente el establecimiento de los lineamientos generales de la política de la institución en materia de peajes a largo plazo de acuerdo con los criterios y factores expresados, y encomendó a la administración para que procedan al estudio y análisis correspondiente y haga la propuesta consiguiente a la Junta Directiva para la adopción formal de la política a regir en esta materia.

Ítem No. 8: Informe del Presidente

8.a) Resolución de duelo

El PRESIDENTE solicitó al Secretario proceder con la lectura de una resolución de duelo firmada por todos los directores, y la cual fue entregada al director Roy por el fallecimiento de su abuela, la señora Leticia Morales de Correa. El contenido de la resolución se reproduce a continuación:

"RESOLUCIÓN DE DUELO

LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

CONSIDERANDO:

Que el día viernes 22 de marzo del 2002 falleció en la ciudad de Panamá doña *Leticia Morales de Correa*, dama de honorable y distinguida familia panameña;

Que la señora *Leticia Morales de Correa* era abuela del ingeniero Roberto R. Roy Correa, Miembro de la Junta Directiva de la Autoridad del Canal de Panamá;

Que el señora *Leticia Morales de Correa* nació en el año 1900 en la ciudad de Chitré y en sus 101 años se distinguió como esposa, madre de tres hijos, abuela y bisabuela ejemplar de 14 nietos y 34 biznietos.

RESUELVE:

Lamentar el sensible fallecimiento de doña *Leticia Morales de Correa*, persona distinguida de nuestra comunidad.

Expresar las más sentidas condolencias a sus hijos, nietos y demás deudos.

Entregar copia de esta Resolución a su nieto Roberto R. Roy Correa.

Dado en la Ciudad de Panamá, a los nueve días del mes de abril del dos mil dos.

Ricardo Martinelli Berrocal
Presidente de la Junta Directiva
Adolfo Ahumada
Director
Eloy Alfaro
Director
Antonio Domínguez A.
Director

Emanuel González Revilla
Director
Moisés D. Mizrachi
Director
Guillermo Quijano Jr.
Director
Alfredo Ramírez Jr.
Director

Mario Galindo H.
Director

Abel Rodríguez C.
Director

Diógenes de la Rosa
Secretario"

8.b) Calendario de reuniones

Se acordó que los miembros de la Junta Directiva procederán a la revisión de las fechas propuestas para la celebración de las reuniones ordinarias de la Junta Directiva para los siguientes ocho meses del año 2002, las cuales serán consideradas en la siguiente reunión de la Directiva.

El ADMINISTRADOR recomendó celebrar una reunión el 24 de abril para la aprobación del presupuesto del AF 2003 y hacer entrega del mismo a la Presidencia de la República el 30 de abril, para su correspondiente distribución en el Consejo de Gabinete.

Se trataron los siguientes asuntos:

- El PRESIDENTE comentó sobre la disposición de una excavadora Liebherr a un costo original de B/.1,950,000, adquirida en 1995, que fuese utilizada para realizar las excavaciones secas del Canal, y preguntó si en los planes de ampliación del Canal se le podría dar algún uso futuro a este equipo en vez de venderla a B/.350,000. El ADMINISTRADOR hizo un recuento de lo ocurrido con la adquisición y uso del equipo, diciendo que el mismo fue obtenido durante la Comisión del Canal de Panamá con la opción de que al final de su uso la fábrica que lo vendió lo compraría de vuelta, lo cual es una práctica muy usual en este negocio de equipo pesado. Dijo que el equipo fue utilizado por más tiempo y el valor que nos estarían dando por la recompra establecida en el contrato, está por debajo del valor en el mercado de venta de equipo. Explicó que se trata de un equipo especializado de minería con una pala de 1500 caballos de fuerza, y se aprobó ponerlo en venta y recoger los ingresos que se generen de la venta del equipo. Explicó que si en el futuro se necesitase de un equipo similar, va a ser más eficiente en costo-beneficio hacer el mismo tipo de compra que se hizo con la Liebherr. Dijo que el que compra equipo usado, tiene un costo por unidad por movimiento de tierra es mucho más caro. Se había establecido el valor de costo de la maquinaria de acuerdo a los millones de metros cúbicos de tierra que se excavaría y sobre la base del valor de recompra al final del proyecto. Por lo anterior dijo que la decisión era la de quedarse con el equipo sentado allí por un par de años, porque ya se compró o porque se pagó en el proyecto, o disponer del mismo mediante su venta. El director MIZRACHI opinó que no se debe vender si la oferta del mercado es ridícula, por lo que expresó preferir quedarse con el equipo a aceptar B/.100,000 por su venta. El Presidente solicitó mantener a la Junta Directiva informada sobre la disposición del equipo.

- En otro tema, el Presidente habló sobre la solicitud de la compañía Hutchinson and Panama Ports, de pedirle al Estado que le mantenga las mismas condiciones que le han dado a los otros puertos, siendo una de ellas que la ACP tiene la obligación de hacerles el dragado de la entrada a su puerto. Solicitó precaución de los directores al dar alguna declaración, ya que se trata de un negocio privado de esa empresa y lo que solicitan no está en ningún contrato, por lo

que no tenemos ninguna obligación con ella. Observó que si el Canal efectúa alguna labor de dragado es en respuesta a alguna necesidad del Canal de Panamá, y adicionalmente dijo que esta compañía no ha pagado los B/.22.3 millones que le deben Estado panameño debido a un traslape en las propiedades, por lo que no han pagado nada. Expresó su preocupación sobre lo que le pueda suceder al Canal como resultado de esta situación. El director AHUMADA preguntó qué fundamento pudiera llegar a tener la empresa para una solicitud de esa naturaleza. El ADMINISTRADOR explicó que el argumento que están utilizando es que la expansión futura de sus facilidades tiene mejor posibilidad financiera en la medida en que se haga la profundización de la entrada pacífica, para permitir que los barcos vengan a completa capacidad. Cuando firmaron el contrato se conocía que el calado de la entrada pacífica es 39.5 pies, en ese momento no existía ningún tipo de estudio de ampliación del canal y el tema ha surgido como un posible proyecto dentro del conjunto general del tema de la ampliación. Dijo que oportunamente les presentará un aproximado de lo que costaría el trabajo, así como a navieras, pero hasta la fecha no se ha recibido ninguna respuesta positiva, y se les ha explicado que el Canal de Panamá no puede hacer este tipo de inversión cuando solo se beneficiará a un número muy reducido de los usuarios de esta ruta.

El director AHUMADA consideró que el proyecto sería conveniente pero no obligatorio para el Canal. El PRESIDENTE informó que debido a esta situación, la Hutchinson Ports Company han declarado sus intenciones de no expandir sus facilidades portuarias, lo que significaría una inversión de B/.200 millones. El ADMINISTRADOR dijo que envió una nota al Ministerio de Economía y Finanzas estableciendo la posición de la ACP, ya que ellos aducen que el problema se debe al proceso de reversión de aquellos bienes que la ACP tiene aún dentro del área portuaria. Explicó que algunas cláusulas en su contrato especifican que esos bienes se revertirían en su momento, por lo que no tenían ningún derecho para hacer uso de ellos. El Presidente solicitó copia de la carta.

- Sobre la compañía Mobile Alireza, el PRESIDENTE dijo haber recibido información de que la futura expansión del Canal no afectaría al área de Rodman, pero que el día de ayer se recibió una llamada de la compañía diciendo que el Ing. Agustín Arias de la ACP había confirmado que el área si se verá afectada. Informó que Mobile Alireza estará remitiendo una carta, para la cual solicitó establecer lineamientos en cuanto a la información que se le proveerá como contestación. El ADMINISTRADOR aclaró que la información que se les ha dicho es que la futura ampliación del Canal afectará el área de los muelles, pero no así la parte de adentro de Rodman, por lo que se les recomendó no hacer trabajos de expansión en el área de los puertos. Aseguró que esta es la misma información que el Ing. Arias les ha comunicado. Añadió que en su momento, se había traído a Directiva el hecho de que la Autoridad de la Región Interoceánica quería que la ACP pagara por la reubicación de los muelles de Mobile Alireza, pero la respuesta fue clara en que es responsabilidad de la empresa pagar en el caso de cualquier cambio futuro que tuviese que hacer la compañía.

Por su parte, el director MIZRACHI informó que la compañía Mobile Alireza está vendiendo todas sus acciones a un grupo argentino-panameño, por lo que no van a hacer la mini-refinería por no representarles negocio y desean moverse hacia granos. Dijo que el puerto de Rodman les beneficia en el negocio de los granos y la inversión que hará este grupo es multimillonaria, además de que están muy interesados en la isla. El ADMINISTRADOR dijo

entender la situación, pero explicó que si el día de mañana se tienen que eliminar esos puertos por unos puertos paralelos a la ruta, entonces tendrían que reubicar la posición hacia el área de los manglares, por el problema de restricción que existe en el sector frente al puerto de Balboa. El director ROY sugirió hacer una reunión técnica entre los asesores de este grupo y la gente de marina, para establecer que se puede y que no se puede hacer. El ADMINISTRADOR confirmó que la posición de la ACP ha sido consistente en todo momento, en que el área de los puertos podrían verse afectados y que la necesidad de una futura reubicación no sería responsabilidad de la ACP.

El director MIZRACHI manifestó estar de acuerdo con todo lo dicho, pero opinó que la ACP no puede impedir que por razón de un proyecto de ampliación del Canal que dure 5, 10 ó 15 años, se interrumpa la inversión de una empresa multimillonaria en el país. El Administrador expresó su preocupación de que se perciba que es la ACP la que está cambiando las reglas del juego.

- Finalmente, el PRESIDENTE se refirió a la selección de los nuevos miembros de la Junta de Relaciones Laborales. El ADMINISTRADOR explicó que el procedimiento se basa en un acuerdo entre los sindicatos y la administración en el número de candidatos, y luego el listado es enviado a la Presidencia para que se haga la selección. Para el 2002 se requiere un nuevo miembro, para el 2003 dos y en el 2004 otros dos. Dijo que el listado fue remitido a la Directiva para recibir sus comentarios, y que de darse alguna inclusión adicional se necesitaría volver a negociar con los sindicatos. El director DOMÍNGUEZ comentó que como miembro nuevo de la Directiva, sería conveniente conocer quienes son las personas que integran la Junta de Relaciones Laborales, ya que el siguiente nombramiento puede ser un tema bastante álgido después del nombramiento de los nuevos miembros de la Junta Directiva y la percepción del sindicato de la falta de presencia. El ADMINISTRADOR aclaró que el proceso ha sido acordado con los sindicatos y la lista de candidatos ha sido consensuada por ambas partes antes de remitirse a la Presidencia, y que la primera selección fue integrada por tres miembros del sindicato y dos de la administración.

Ítem No. 9: Informe del Administrador

El ADMINISTRADOR inició su presentación con la información de tráfico y peajes, explicando que durante el primer semestre del año fiscal 2002 el Canal de Panamá recaudó un total de B/.294.4 millones en ingresos por peajes, aproximadamente B/.12.3 millones por debajo del monto presupuestado de B/.306.7 millones. Los buques de alto calado registraron 5,985 tránsitos para un promedio de 32.9 tránsitos diarios, lo cual representó una diferencia de 769 tránsitos menos que los 6,754 estimados en el presupuesto ó 37.1 tránsitos diarios. Por otro lado, los tránsitos de buques Panamax totalizaron 2,238, representando el 37.4 por ciento del total de tránsitos de buques de alto calado, 155 tránsitos menos que los 2,393 presupuestados, ó el 33.7 por ciento del total estimado. Dijo que en comparación con los primeros seis meses del año fiscal 2001, los ingresos por peajes registraron una disminución de cerca de B/.6.6 millones durante este año. Esto representó una caída de 2.2 por ciento comparado con los B/.301 millones generados durante el mismo período el año anterior. En el primer semestre del año fiscal 2002, los tránsitos de buques de alto calado reportaron una disminución de 4.7 por ciento con respecto a los 6,278 registrados durante el período de octubre a marzo del año fiscal 2001, y los tránsitos por buques Panamax también disminuyeron 3.4 por ciento por debajo de los 2,316 tránsitos registrados en el periodo de octubre a marzo del año fiscal anterior.

Igualmente se presentó la información disponible de carga, que reveló que en los primeros seis meses del año fiscal 2002 se transportaron 94.5 millones de toneladas largas a través de la vía acuática. Este flujo de carga representó una disminución de aproximadamente 4.8 por ciento en comparación a los 99.3 millones de toneladas largas que se movilizaron en el mismo período del año fiscal 2001. Los rubros responsables por este bajo desempeño fueron los granos, principalmente el trigo, el maíz y la soya, los productos de madera, el carbón y coque, los químicos y petroquímicos, fosfatos y fertilizantes y el petróleo crudo y sus derivados. Por otro lado, la carga contenedorizada registró un aumento de 4.8 por ciento superior al tonelaje del primer semestre del año fiscal anterior, y otras mercancías que registraron aumentos fueron las manufacturas de hierro y acero, los productos refrigerados y los autos, camiones, accesorios y partes.

El director MIZRACHI informó que para el año 2003 se prevén 150 reservaciones en los puertos de Colón 2000 y que no sabe cuántos de esos barcos estarían interesado en hacer el "turnaround" por el Canal, pero consideró que si se trabaja en las Esclusas de Gatún para transformarla en una instalación "state-of-the-art" se podría hacer arreglos con los cruceros para que traigan sus barcos, bajen a los pasajeros y enseñarles el Canal. Enfatizó sobre la necesidad de hacer trabajos de promoción con estos barcos y dijo preocuparle la disminución reportada en peajes de B/.2 millones y la posibilidad de bajar otros B/.2 millones en el 2003. El ADMINISTRADOR informó sobre su reunión con Michelle Page y el grupo de la Royal Cruise Line Association en donde se informó sobre el interés que ellos tienen de utilizar el "Tie Up Station" que tenemos en Gamboa.

En relación con el tema de los programas de mantenimiento y modernización, se informó sobre la profundización del Lago Gatún y el Corte Culebra, que se inició el 17 de diciembre del 2001 con la fase de dragado en la bordada de Gamboa. Se contempla un estimado inicial de excavación en esta fase de 778,618 metros cúbicos y de los cuales se han extraídos 329,305. También se anunció el arribo a Panamá el 22 de marzo de ocho locomotoras fabricadas por la compañía Mitsubishi, completan el contrato suscrito por 26 unidades adjudicado en 1997, y que con estas nuevas locomotoras se aumenta la flota a 100 unidades. Además, se proporcionó información actualizada en cuanto a los porcentajes de avance en los proyectos de inversiones como lo son: la conversión de la maquinaria de compuertas a sistema hidráulico, reemplazo de tableros de interruptores eléctricos y la rehabilitación de rieles de locomotoras.

Seguidamente se presentó información sobre la situación de la cuenca y sobre la reunión celebrada con la Comisión de Defensa de los Derechos Campesinos en Penonomé el 22 de febrero, y posteriormente otra reunión de seguimiento celebrada el 13 de marzo en La Pintada, en donde se identificaron áreas donde se puede trabajar juntos, concordándose la necesidad de que sea el grupo mismo quien lleve adelante su fortalecimiento como organización. Como compromiso, la ACP ayudará en la capacitación de dicho fortalecimiento a través de talleres dictados por terceros. De especial mención fue su asistencia a una reunión de diálogo en respuesta a una invitación de la Coordinadora contra los Embalses en la comunidad de Coquillo el 14 de marzo, en la que se le informó a la ACP sobre su rechazo a la participación en las mesas de trabajo, titulación, estudios en el área y acercamiento de forma alguna. El director RAMÍREZ comentó sobre una noticia en la que se decía que la iglesia recomendaba a la ACP que suspendiera las actividades en la cuenca, y el ADMINISTRADOR aclaró que no es una posición de

la iglesia sino de la pastoral social, que no es la iglesia. El director AHUMADA dijo entender que la Comisión de Defensa de los Derechos Campesinos se está incorporando al trabajo conjunto en las mesas de trabajo, pero que los dirigentes de la Coordinadora han rechazado todo diálogo, debido a que para ellos es primero la derogatoria de la ley. El ADMINISTRADOR confirmó lo antes expresado y dijo además que también se oponen al programa de titulación de tierras diciendo que la intención de ello es que los campesinos paguen impuestos.

A la pregunta del director RODRÍGUEZ sobre la contratación que se hará para el proceso de titulación, el ADMINISTRADOR explicó que el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA) hace los trabajos de titulación. En este punto el SUBADMINISTRADOR informó sobre una solicitud que presentará el Administrador a la Directiva en la que se solicita eximir de la más amplia competencia la aprobación de la contratación directa de servicios especiales del Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), ente administrador de fondos, para la administración de fondos proporcionados por la ACP y destinados a las instituciones ejecutoras del programa de Catastro y Titulación. El ING. JUAN HÉCTOR DÍAZ explicó que existen dos contratos diferentes para el trabajo de catastro, y que son aparte de los fondos que administrará IICA, los cuales estará adjudicando la ACP para efectuar el levantamiento en campo utilizando técnicas de campo, fotografías aéreas e imágenes de satélites. Dijo que el proceso administrativo de la titulación de la tierra se hace a través del MIDA-Dirección Nacional de Reforma Agraria (DINRA), Autoridad Nacional de Ambiente, Ministerio de Economía y Finanzas-Sección de Bienes Patrimoniales. El director RODRÍGUEZ expresó su preocupación al sentir que la ACP está perdiendo la batalla en los asuntos de la cuenca al no iniciarse los trabajos de titulación en un corto plazo y consideró que al iniciarse estos trabajos se bajará la presión que se recibe de los grupos campesinos. Opinó que la manera en que la ACP da información no tiene mayor impacto en la opinión pública, ya que son los comentarios de otros los que se publican. Preguntó cuándo pudieran iniciarse los trabajos de titulación y el ING. DÍAZ respondió que probablemente en un año.

El ADMINISTRADOR dijo compartir la preocupación expresada por el director Rodríguez y proporcionó detalles sobre las reuniones de trabajo que se efectúan dentro de la cuenca. Sobre el trabajo de titulación dijo que el mismo se completará en un periodo de tres años, ya que involucra aproximadamente 300,000 hectáreas, todos los ejidos en el área y los diferentes procesos técnicos, administrativos y operativos que implica, y coincidió en el resultado positivo que representaría para la ACP el otorgamiento de la primera titulación de tierra. El director RODRÍGUEZ recomendó la búsqueda de un punto de cambio en la percepción de la sociedad sobre este tema.

El director GALINDO comentó sobre su solicitud anterior de trabajar en un anteproyecto de ley que regule los derechos de las personas en la cuenca y las indemnizaciones a que tendrían derecho las que se verían afectadas por los embalses, preguntando si se ha podido adelantar el trabajo. El ADMINISTRADOR respondió que ello se está adelantando mediante las mesas de trabajos que se están llevando a cabo. También preguntó el director GALINDO sobre el número de los embalses y cuáles son lo que se necesitarán la ACP. El ADMINISTRADOR confirmó que por el momento no se contempla la necesidad de hacer Coclé del Norte y en el mejor de los casos posiblemente se hará Río Indio. Dijo que al finalizar los diseños de las esclusas se definirá la necesidad de los embalses. Regresando al tema de la titulación, el director GALINDO preguntó si

el trabajo se desarrolla y avanza independientemente de cuáles sean las áreas que queden afectadas por los embalses, porque si es así presume que se podrían estar dando títulos de propiedad incluso en áreas que se afectarían con los embalses. El ADMINISTRADOR respondió que la titulación no tiene que ver con los embalses y señaló que la ACP tiene la responsabilidad de preservar el recurso hídrico del área, la cual está siendo invadida y afectada por el nivel de pobreza y la forma en que se está trabajando la tierra para sobrevivir. La titulación les permitirá a los campesinos acceso a crédito, mejorar las tierras, conocer lo que tienen, para que sean ellos los interesados y quienes ayuden a preservar el área mediante el sostenimiento del sector. El director RAMÍREZ añadió que de esta manera, mediante la titulación, si algunas de las áreas resultan inundadas la labor de indemnización será más fácil al poder reconocerse los derechos mediante un título acreditado. El director GALINDO solicitó a la administración tomar nota de los comentarios del director Rodríguez y coincidió en la necesidad de hacer titulaciones a corto plazo.

El director ROY preguntó si los diseños de las esclusas que está haciendo el U.S. Corps of Engineers incluirá el diseño de las piletas laterales, el ADMINISTRADOR respondió afirmativamente e indicó que el diseño de las piletas será incluido en ambos contratos de diseño. El director ROY dijo recordar que el uso de las piletas paralelas eliminaría la necesidad de un lago del tamaño de Coclé del Norte. El ADMINISTRADOR señaló que el lago Coclé del Norte es grande, representa sietes veces el agua contenida en los embalses actuales, y por tal razón se están estudiando diferentes alternativas. Explicó que la meta trazada se basa en que el sistema de piletas paralelas cause que las esclusas nuevas utilicen el mismo volumen de agua que las esclusas actuales, pero que el volumen de tránsitos definirá la necesidad de agua. De igual manera eso impactará los diferentes proyectos de agua dependiendo del crecimiento de la demanda. Dijo que las profundizaciones del Lago Gatún también son importantes en el nivel operativo de lago, que si se quiere operar en 85 pies se requerirá de otra fuente de agua, y que si se puede trabajar en 78 pies, se tiene otra reserva. Todos son diferentes escenarios y los análisis se tendrán más claros luego de finalizados los estudios, y que se calcula que los estudios de factibilidad estarán finalizados en un periodo de un año, por lo que se está acelerando la contratación de un administrador de proyectos.

La presentación del Informe del Administrador continuó con el tema del entorno laboral, entre lo que destacó la ejecución de talleres de relaciones laborales con el objetivo de definir los lineamientos para lograr relaciones obrero-patronales armónicas, establecer las responsabilidades y roles de la administración y los sindicatos de conformidad con el marco legal de la ACP; y lograr el compromiso de las partes de resolver los temas de mutuo interés de conformidad los procedimientos establecidos en la Ley Orgánica, los reglamentos y las convenciones colectivas. Igualmente mencionó que la Junta de Relaciones Laborales de la ACP desestimó la denuncia por práctica laboral desleal interpuesta por la Unión de Prácticos del Canal de Panamá en contra de la ACP, por negarse a negociar de buena fe una propuesta de ajuste de salario por incremento en el costo de la vida. Sobre las negociaciones con los bomberos, dijo que el 20 de febrero el sindicato solicitó renegociar esta convención colectiva que vencerá el 21 de mayo de 2002. También informó sobre el inicio de las negociaciones con los no profesionales se pospondrá nuevamente en respuesta a solicitud de parte del sindicato para que las mismas se inicien después de concluirse la revisión del Manual de Personal, lo cual se está realizando actualmente con la participación de todos los sindicatos. Finalmente, comunicó que la Junta de Relaciones

Laborales ha coordinado la capacitación para los próximos 40 árbitros, la cual será impartida del 1 al 5 de abril por el Dr. Barry Winograd del National Academy of Arbitrators y por miembros de la Junta de Relaciones Laborales.

En el tema de las conferencias mencionó la participación de representantes de la ACP en el Foro Económico sobre la Situación Económica del País y sus Perspectivas, celebrado el 20 de febrero con el auspicio de la Asamblea Legislativa, el Banco Interamericano de Desarrollo y organizada por la Dirección Nacional de Asesoría Legislativa; en la Conferencia Marítima del 24 al 27 de febrero organizada por la Asociación Panameña de Derecho Marítimo; en el Expo Inversión 2002 el cual se efectuó en el marco de la exposición comercial internacional Expocomer celebrado en nuestro país y en cuyo foro "Panamá, portal de negocios para el Siglo XXI" participamos el 7 de marzo, y en el Grupo Navega el 27 de marzo en donde el Administrador disertó sobre "El Canal de Panamá en manos panameñas" con énfasis en el nuevo modelo de gestión del Canal de Panamá y sus proyectos más importantes.

El director GALINDO solicitó recibir copia de las presentaciones del Dr. Jorge Eduardo Ritter, quien disertó sobre la "Visión del Régimen Laboral de la ACP, la Responsabilidad de la Administración y del Sindicato, frente al Marco Legal de la ACP"; de William Sinclair, ex representante sindical, quien habló sobre el "Perfil Histórico de las Relaciones Laborales en el Canal" durante los talleres de relaciones laborales.

El informe continuó con los visitantes importantes al Canal entre los que se destacó una Misión Comercial de la Ciudad de San Antonio, Texas, delegación conformada por siete miembros que representan al Departamento de Asuntos Internacionales de la Ciudad de San Antonio, fue recibida en el Canal el 7 de febrero para conversar sobre los beneficios comerciales de la República de Panamá; el señor Chris Horrocks, Secretario General de la Cámara Marítima Internacional visitó las Esclusas de Miraflores el 24 de febrero y se reunión con la administración el 25 de febrero; miembros del programa CAPSTONE quienes nos visitaron el 27 de febrero y son un grupo de oficiales militares de los Estados Unidos y fueron atendidos por el Subadministrador y el Director de Operaciones Marítimas, recibiendo de este último una presentación sobre las operaciones y el mantenimiento del Canal de Panamá; y finalmente una Misión Comercial de los Estados Unidos liderizada por el señor Steve Forbes, Editor en Jefe de la revista empresarial y de negocios Forbes Magazine y candidato en las primarias del Partido Republicano para Presidente de los Estados Unidos de América en las pasadas elecciones, quien visitó Panamá el 5 de marzo en compañía de empresarios interesados en las oportunidades de inversión en transporte multimodal, telecomunicaciones y turismo.

En sus comentarios finales, el ADMINISTRADOR informó sobre la firma de un acuerdo de asistencia respecto a incidentes de contaminación ambiental en el Canal de Panamá el 1 de abril, entre la Autoridad del Canal de Panamá y las agencias signatarias por el Grupo Nacional de Respuestas (National Response Team) compuesto por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos, el Servicio de Guarda Costas de los Estados Unidos y el Departamento de Estado de los Estados Unidos. También mencionó la certificación de un grupo de seis canaleros quienes recibieron diplomas que los acredita como soldadores certificados con la idoneidad requerida para realizar trabajos especializados de soldadura y en cumplimiento de las normas de la Asociación Americana de Soldadura. Igualmente destacó la participación de Gladis Sánchez,

segunda mujer soldadora del Canal, diciendo que este logro demuestra el compromiso de la División de Esclusas con la política de calidad ISO 9001.

9.a) Informe de Accidentes Marítimos

El ADMINISTRADOR señaló que durante el segundo trimestre parcial del año fiscal 2002 se han llevado a cabo seis investigaciones por accidentes marítimos, de los cuales dos resultaron en daños serios al buque, lo que totaliza una relación de 545 tránsitos por accidente.

El informe presentó una tabla comparativa de accidentes por año fiscal (AF 2000-2002), el detalle de diez reclamos presentados a la fecha por accidentes marítimos, seis reclamos por accidentes marítimos transados y estimados monetario de accidentes marítimos sin reclamos sometidos para los años fiscales 2000, 2001 y 2002.

El ADMINISTRADOR informó que el M/N NEAPOLIS presentó la primera demanda marítima contra la ACP ante el Tribunal Marítimo de Panamá por aproximadamente B/.800,000. En casos anteriores los casos son transados sin tener que llegar a otras instancias, pero que en el caso del M/N NEAPOLIS la ACP no reconoce su responsabilidad. Igualmente informó sobre una demanda civil del señor Agripino Toro en contra de la ACP por no haber contratado sus servicios como árbitro. El Lic. Cabal explicó que el señor Toro alega que durante la existencia de la Comisión del Canal de Panamá, él se sometió a una serie de entrenamientos y que existía un compromiso de ser contratado como mediador y por no ser contratado está demandando a la entidad.

9.b) Informe de Contratos

El ADMINISTRADOR informó sobre la adjudicación de 11 contratos de adquisición y construcción mayores de B/.100,000 durante el periodo correspondiente del 19 de diciembre del 2001 al 25 de enero del 2002 por una suma total de B/.5,519,374.

El director MIZRACHI expresó su preocupación sobre la necesidad y utilidad de los estudios de mercadeo que se han contratado en los últimos años, específicamente refiriéndose al contrato en proceso de adjudicación para la prestación de servicios especiales para desarrollar el estudio de transporte sobre los segmentos de mercado a granel, líquidos, granos y otros. El ADMINISTRADOR explicó que los estudios de demanda de cada uno de los segmentos que transitan por el Canal se necesitan para la realización de inversiones futuras en el Canal.

- **Monumento a Mártires del 9 de enero**. En este punto el ADMINISTRADOR presentó a los ingenieros Luis Alfaro, Gerente de la División de Ingeniería y Arístides Ponce, Gerente de la División de Arquitectura, quienes hicieron la presentación visual del monumento que se propone para conmemorar los mártires del 9 de enero (Anexo 2).

Se explicó que la fachada se ubicaría en la entrada frontal del edificio del Centro Ascanio Arosemena entre las calles O'Connor y Roosevelt, y que la construcción se haría alrededor del pedestal, único testigo de la historia, lo que se ha querido enfatizar en homenaje a los señores mártires del 9 de enero. La estructura estaría compuesta por piletas de agua, lucernario,

balaustrada y un semicírculo de 21 columnas de mármol en las que se grabarán los nombres de los mártires del 9 de enero. Se propone incluir en el proyecto un ejercicio de luces para iluminar la fachada de cara de manera que se puedan apreciar los nombres grabados en las columnas. Igualmente se recomendó remover la cerca de malla de ciclón actual y reemplazarla por una balaustrada de concreto en el perímetro frontal del monumento. El costo total de la obra se estima en B/.520,000 con una fecha propuesta de inicio para el 15 de junio de 2002 y finalización el 15 de noviembre 2002, para permitir su inauguración el 9 de enero del 2003.

El director GONZÁLEZ REVILLA felicitó a los ingenieros y arquitectos por la presentación realizada y por el excelente diseño del proyecto. Añadió que la estructura actual no tiene ninguna prestancia y da la impresión de ser un área casi abandonada; dijo que esta idea había nacido durante una ceremonia de inauguración del Centro de Capacitación Ascanio Arosemena donde se visitó el área y se pudo constatar lo antes mencionado. Consideró que de esta manera se está haciendo un reconocimiento a los que contribuyeron a hacer posible que hoy día los panameños sean dueños de esta organización. Y que es indiscutible que los eventos del 9 de enero, fue el inicio de una nueva etapa en nuestra lucha por la recuperación de nuestra soberanía y el Canal.

El ADMINISTRADOR solicitó la aprobación de la Junta Directiva para la ejecución del proyecto por la suma de B/.520,000. El PRESIDENTE consideró que este es un proyecto que cuenta con la aprobación todos los miembros de la Directiva y solicitó su reincorporación al presupuesto de la entidad. La solicitud del Administrador fue unánimemente aprobada por la Junta Directiva.

- **Solicitud de contratación directa de servicios especiales del Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA), ente administrador de fondos, para la administración de fondos proporcionados por la ACP y destinados a las instituciones ejecutoras del programa de Catastro y Titulación**.

El ADMINISTRADOR solicitó una aprobación para la contratación de servicios especiales del (IICA) por un período de 36 meses, para administrador de los fondos proporcionados por la ACP de B/.1,984,499.00 y destinados a las instituciones ejecutoras del programa de Catastro y Titulación. Explicó que el porcentaje que se cobrará es el establecido por todas las instituciones que proporcionan este servicio. El PRESIDENTE explicó que en el gobierno central se están tratando de obviar toda esta serie de contratos del 3% con las Naciones Unidas y todas estas instituciones que cobran por este servicio. El ADMINISTRADOR indicó que en este respecto, la ACP trabaja diferente al Estado, ya que las contrataciones que se harían serían de caballos, gente, etc. para efectuar las labores necesarias en la cuenca, y si fueran contratos nuestros nos costaría primero muchísimo más dinero que a través de que esta institución no gubernamental. De esta manera nosotros damos el fondo, ellos lo administran y hacen las contrataciones según las necesidades.

La Junta Directiva aprobó la solicitud del Administrador para la contratación de servicios especiales con IICA.

9.c) Solicitud de variación en la ejecución del programa de inversiones del Departamento de Ingeniería y Proyectos – Radar meteorológico

El ADMINISTRADOR solicitó una variación en la ejecución del programa de inversiones por la suma de B/.384,108 para la compra e instalación de un nuevo radar meteorológico de acuerdo a la recomendación de la oficina encargada de la Red Nacional de Radares Meteorológicos del Servicio Meteorológico de los Estados Unidos, en vez de realizar una actualización de ciertos componentes del mismo equipo, cuyas piezas de repuesto ya no se fabricarán. Explicó que este equipo es sumamente importante, ya que se trata del sistema de radar que nos permite administrar adecuadamente todo lo relativo a la cuenca, ya que a través del sistema se observa la proyección de lluvia para saber cuando tenemos que abrir las compuestas.

La solicitud de variación en la ejecución del programa de inversiones fue aprobada por la Junta Directiva.

9.d) Solicitud de variación en la ejecución del programa de inversiones del Departamento de Operaciones Marítimas – Ascensor en el Cruce Sur de las Esclusas de Gatún

El Administrador presentó una solicitud de variación en el programa de inversiones por la suma de B/.100,000 para las instalaciones de ascensores en el cruce sur de las Esclusas de Gatún. La solicitud se debe a que el costo total estimado del proyecto se ha incrementado por el cambio de ubicación de los ascensores, del muro central al muro este, por problemas estructurales. Explico que se trata del elevador que da acceso a los túneles de las cámaras por donde pasan todos lo cables de control, de energía, etc.

La Junta Directiva aprobó la solicitud de variación en la ejecución del programa de inversiones.

Ítem No. 10: Presentación de propuesta sobre ajuste de los peajes y cambios en el sistema de aplicación a los buques que transitan el Canal de Panamá

El ADMINISTRADOR introdujo el tema de la presentación, diciendo que en la propuesta se acopia lo discutido con los miembros de la Junta Asesora y que se han incluido algunos elementos de análisis de impacto obtenidos hasta la fecha. Enfatizó que el material distribuido es confidencial y explicó que el documento que se presentará al público deberá estar bien estructurado, por lo que solicita al Comité de Asuntos Legales que una vez concebido el documento final, el mismo sea revisado por este organismo por contener el tema de los servicios conexos.

El ING. SABONGE indicó que la propuesta que se considera contiene cuatro puntos:

1. Cambio del sistema de peajes para diferenciar los peajes por el tamaño del buque.

2. Segmentación de los mercados para permitir una mejor recuperación de los costos directos, principalmente en el caso de los buques más pequeños.

3. Separación o el establecimiento de los servicios de apoyo al tránsito que realizan las locomotoras de remolque en las esclusas, como servicios conexos, mediante la implantación de un cargo de B/.200 por línea de cable. Esta medida permitirá la recuperación de las altas inversiones que se están haciendo en las locomotoras y el costo de operación de este tipo de equipo.

4. Establecimiento de un cargo de seguridad mediante el cobro de B/.50 para los buques menores de 3,000 toneladas y B/.400 para buques mayores. Los tres puntos anteriores serán sometidos a consulta, no así el cobro por concepto de seguridad que, se planifica implementar el 1 de junio del 2002.

El director MIZRACHI preguntó que cuántas personas se utilizan para la inspección de un buque de B/.50 dólares, y el ADMINISTRADOR respondió que este cobro se basa en costos generales y globales de seguridad en los que el Canal está incurriendo, por lo que se le cobrará a los buques un cargo por seguridad y no por inspección.

A continuación el ING. SABONGE explicó en detalle el resultado de los estudios de impacto por tipo de buque, utilizando como base de datos el año 2001, y aplicando todos los cargos anteriormente descritos. Se observó que este cálculo afectará a diferentes tipos de buque de diferentes maneras, pero los buques más pequeños se verán afectados de manera substancial en relación con los buques más grandes. El director MIZRACHI indicó que de una meta de B/.76 millones de ingresos, B/.48 millones procederían de los peajes. Sobre esto, el ING. SABONGE aclaró que al utilizarse la base de datos del año 2001, esos serían los resultados que arroja, y añadió que son números variables ya que se tiene que analizar el impacto del propio aumento en los niveles de tráfico. Seguidamente mostró un cuadro que mostró el impacto que recibirá cada uno de los clientes tanto en el promedio por peaje como el promedio total en sus costos. Igualmente se hizo un análisis por ruta para analizar qué impacto tendrían estos aumentos, utilizando la base de datos de ruta, origen y destino del año 2001, observándose que la mayoría de las rutas afectadas son las que tocan Sudamérica. También se analizó el impacto por mercadería en los principales rubros que transitan por el Canal, utilizando el precio del producto por la medida usual de ese producto y lo que representa en términos de variación neta final, siendo este el aumento que se implementaría para cada uno de ellos.

El director RAMÍREZ concluyó que la incidencia del aumento es poca con relación a los costos del producto mismo, y el ING SABONGE afirmó que los aumentos que se proponen no afectarán la competitividad de nuestros clientes. Los director MIZRACHI Y AHUMADA felicitaron al ING. SABONGE por los cuadros presentados y por el contenido resumido de la presentación.

El ADMINISTRADOR expresó que de aprobarse la propuesta presentada se procederá con la confección del documento para el Consejo de Gabinete, el cual deberá ser aprobado por la Junta Directiva antes de su presentación. Igualmente expresó su deseo de hacer el anuncio del cargo por seguridad ante la Cámara Marítima y las entidades marítimas en Londres. Se explicó que el cobro del cargo por seguridad se apoyará, entre otras cosas, en la inversión de B/.14 millones para un sistema contra incendios en las Esclusas de Gatún y en la adquisición de lanchas de patrullaje.

El director MIZRACHI presentó sus observaciones en cuanto a nombrar el aumento propuesto como de peajes, cuando en realidad se trata de un aumento dirigido a los clientes. El ADMINISTRADOR mencionó que para el 15 de abril se intenta tener el contrato de relaciones públicas adjudicado para ir preparando el camino antes de efectuar las labores de consulta. Dijo que los clientes están esperando que el Canal efectúe un aumento de peajes y entienden los beneficios de hacer una segmentación, para así cobrar por el valor del servicio. Sobre el cargo de seguridad, el director GALINDO preguntó sobre las inspecciones de los buques, explicando el ADMINISTRADOR el proceso que se sigue en las inspecciones, siendo algunas de ellas al azar y otras relacionadas a inspecciones de operaciones o de seguridad. Asimismo detalló los trabajos que se efectúan para incrementar la seguridad y la vigilancia en el Canal.

La Junta Directiva aprobó unánimemente la propuesta presentada de incremento de peajes, cambios en el sistema de aplicación de los mismos, y la creación de nuevas tarifas por el uso de locomotoras y en concepto de seguridad a los buques que transitan el Canal de Panamá.

Ítem No. 11: Construcción de una isla artificial en el Pacífico

El ADMINISTRADOR informó que se ha ampliado el contrato adjudicado a Moffat & Nichols para el diseño conceptual de una isla artificial en el Pacífico, a fin de que presente un diseño más terminado. En el diseño conceptual se intentó maximizar sobre la profundidad para tratar de hacer el menor dragado posible. Igualmente informó sobre los estudios de impacto ambiental que está realizando la empresa Louis Berger e indicó que se espera tener información más concreta en los próximos seis meses, y que se ha conversado del proyecto con el Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, el Lic. Jerry Salazar, ya que considera que es necesario actuar con diligencia por tratarse de un proyecto que se construirá en el área de Howard, que es un área que promueve la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI), además de la necesidad de identificar áreas para el ferrocarril y el puerto. También consideró necesario sostener reuniones de coordinación con el Ministerio de Economía y Finanzas, la Autoridad Portuaria y la ARI, para ir adelantando las conversaciones y no ser acusados más adelante de no involucrar a las entidades correspondientes. Todo lo anterior plantea efectuarlo dentro del marco de los siguientes seis meses.

El director QUIJANO señaló la importancia de indicarle al Gobierno Central que el concepto que se está estudiando no va necesariamente ligado con la ampliación del Canal, ya que ello puede ser resultado de la ampliación del Canal o resultado de una acción paralela o indistintamente de la ampliación del Canal, que creará una mayor aceptación y diligencia del Gobierno Central. Igualmente sugirió informarle a la Junta Asesora sobre los avances logrados en cuanto a la construcción de una isla artificial en el Pacífico. El director MIZRACHI dijo que existe un interés de prioridad nacional y de la empresa MAERSK debe saber cuándo se iniciará el proyecto.

Ítem No. 12: Informe de Finanzas

El ING. BARRIOS mostró un estado de resultados de la entidad al 28 de febrero de 2002 e indicó que a pesar de la reducción de los ingresos contra lo presupuestado de B/.6.3 millones y contra los resultados del AF 2001 de B/.5.2 millones, se ha efectuado una reducción substancial

de los gastos de operación por el orden de B/.18 millones contra el presupuesto del AF 2002 y de B/.10 millones contra los resultados del AF 2001. Lo anterior se traduce en un aumento en la utilidad de B/.12 millones, que en resumen muestra que existe una reducción en los ingresos a través de la racionalización del gasto, que no sólo se ha mantenido la utilidad presupuestada, sino que se ha superado y a la vez está por encima del AF 2001.

El director QUIJANO preguntó por la variación de B/.6.2 millones registrado en el renglón de servicios contratados a terceros. El ING. BARRIOS explicó diciendo que existe un desfasamiento en la ejecución de los contratos por dos razones: por un retraso permanente, o en otros casos por aquellos contratos que se ventilan mes a mes para ver si se ejecutan. Añadió que debido a que la entidad cuenta con menores ingresos, cada departamento se ha mostrado muy cuidadoso en la ejecución de estos servicios. Consideró que si se mantiene el ritmo actual de ingresos, muchos servicios contratados a terceros no se realizarán. A continuación se inició una discusión sobre el razonamiento detrás de la ejecución de los contratos y sobre la necesidad de los mismos al no contarse con el presupuesto esperado. Se concluyó en que en algunas ocasiones se tratan de contratos multianuales cuya ejecución dependerá de la situación y la necesidad, y que así mismo dependerá de la ejecución del departamento y la discreción del director del departamento en cuanto al manejo de sus proyectos dentro de los rangos presupuestarios. El ING. BARRIOS consideró que lo importante es el compromiso que se hizo para que al final exista en la entidad una rentabilidad a un nivel de utilidad, que opinó se está logrando de una manera compasada. Aclaró que aquellos contratos que se están desfasando no guardan relación con el corazón de las operaciones del Canal y son aquellos contratos que fueron aprobados durante la revisión presupuestaria, pero que no han sido ni adjudicados ni ejecutados. Manifestó que las variaciones entre lo real y lo presupuestado son considerados como ahorros, al no tratarse de un informe de flujo de caja sino un estado de ganancia y pérdida. A pregunta que se hiciera comentó de manera aclaratoria sobre el sistema de pagos a los contratistas del Canal, indicándose que el pago se realiza a los 30 días de haberse presentado la factura acompañada del paz y salvo nacional de la renta y el paz y salvo de la Caja del Seguro Social.

El director RODRÍGUEZ habló sobre la necesidad de establecer políticas en cuanto a la ejecución del presupuesto y que la Junta Directiva cuente con información clara y completa de los proyectos antes de aprobar el presupuesto. El ADMINISTRADOR explicó que los proyectos son de la organización y no son de los departamentos, por lo que ocurren ahorros debido a la ejecución de los contratos, los que son incorporados a la cuenta corporativa. Dijo comprender la preocupación expresada por el director Rodríguez de que la Junta Directiva apruebe la ejecución de un contrato y luego por razones de presupuesto la administración decide no ejecutar el contrato. Sobre esto, el director RAMÍREZ consideró que si fue la Junta Directiva la que aprobó un contrato por considerar importante su ejecución, deberá ser la Junta Directiva quien decida cancelar su ejecución. Se acordó que el ADMINISTRADOR informará a la Directiva sobre aquellos contratos que por su naturaleza se decida no ejecutarlos y por ende se cancele.

Continuando con el Informe de Finanzas, el ING. BARRIOS resaltó que del renglón total de ingresos de operación se observan variantes en las diferentes fuentes de ingresos, que explican la baja de los mismos muy por debajo de lo que se había presupuestado. Explicó que en el acumulado de los peajes se observa una baja de B/.7 millones, una baja en la venta de electricidad y una baja en los servicios que se cobran por los tránsitos. Además, sobre la

disminución de los intereses, dijo que se debe a la baja en los intereses bancarios, y que aún cuando la entidad esté colocando una gran cantidad de dinero, ello no compensa la baja de los intereses, y añadió que lo que si compensa es que se está vendiendo más agua y el cargo por los remolcadores. Expresó que en el acumulado del mes de marzo se observa un déficit de peajes por el orden de los B/.12 millones, por lo que dijo que su departamento le estará dando seguimiento a esta situación para entender qué cosas se pueden compensar para que al final del año fiscal la diferencia que se tenga de ingresos contra lo presupuestado sea el mínimo. Consideró que a pesar de la baja que se experimenta en los ingresos de un presupuesto de aproximadamente B/.600 millones, la reducción no llega ni a 4%, y por consiguiente opinó que es una ejecución muy buena.

El director GALINDO comentó sobre el renglón de pagos pendientes de alquiler, diciendo que al tener un pago pendiente se entiende que se ha incurrido en la obligación de pagar, y por lo tanto no debe reflejarse como una economía. El ING. BARRIOS explicó que a medida que pasen los meses, muchos de estos rubros pueden desaparecer, pero hasta el momento no se ha presentado la factura y por ende no se ha adquirido el compromiso y no se ha procedido con el pago.

Ítem No. 13: Lo que propongan los Directores

No hubo propuesta de temas por parte de los Directores.

Ítem No. 14: Sesión ejecutiva

Habiéndose agotado los temas del orden del día, se dio por terminada la reunión a las 12:45 p.m. iniciándose la sesión ejecutiva.